

ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТҮРКІ АКАДЕМИЯСЫ  
INTERNATIONAL TURKIC ACADEMY  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ТЮРКСКАЯ АКАДЕМИЯ



**«ҰЛЫ ДАЛА»**  
IV-ші ГУМАНИТАРЛЫҚ ҒЫЛЫМДАР  
ФОРУМЫНЫҢ МАТЕРИАЛДАРЫ

PAPERS PRESENTED TO THE IV<sup>st</sup>  
FORUM OF SOCIAL SCIENCES  
**“THE GREAT STEPPE”**

МАТЕРИАЛЫ IV ФОРУМА  
ГУМАНИТАРНЫХ НАУК  
**«ВЕЛИКАЯ СТЕПЬ»**

# II

НҮР-СУЛТАН – 2019

ӘОЖ 94 (574)  
КБЖ 63.3 (5 Қаз)  
Ұ 46

ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТҮРКІ АКАДЕМИЯСЫ

**Бас редактор**

Қыдырәлі Дархан Қуандықұлы,  
т.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА корр.-мүшесі

**Редакция алқасы**

Жолдасбеков Мырзатай – ф.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА академигі (Қазақстан);  
Рэгдэл Дүгэрийн, ж.ғ.д., профессор, МҒА (Моңғолия); Габибейли Иса – ӘР ҰҒА академигі, ф.ғ.д., профессор (Әзербайжан); Васильев Дмитрий Дмитриевич - т.ғ.к., профессор, РЖҒА корр.-мүшесі (Ресей); Ахметов Әділ Құрманжанұлы – ф.ғ.д., профессор (Қазақстан); Қожаоғлу Тимур – филология докторы, профессор (АҚШ); Қонқобаев Қадыралы – ф.ғ.д., профессор (Қырғызстан); Қөмеков Болат Ешмұхамбетұлы - т.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА академигі (Қазақстан); Асқаров Ахмадали, академик, т.ғ.д.(Әзбекстан); Бутанаев Виктор Яковлевич - т.ғ.д., профессор (Хакасия, РФ); Дыбо Анна Владимировна - ф.ғ.д., профессор, РФА корр.-мүшесі (Ресей); Исхаков Дамир Мавляевеич – т.ғ.д., профессор (Ресей, Татарстан); Досымбаева Айман – т.ғ.д., профессор (Қазақстан); Шамилоғлу Юлай – филология докторы, профессор (АҚШ).

**Ұ 46 «Ұлы Дала». IV-ші халықаралық гуманитарлық ғылымдар  
форумының материалдары (Екінші бөлім) – Нұр-Сұлтан:  
«Ғылым» баспасы, 2019. – 976 бет**

Бұл жинақта Астана қаласында өткен IV-ші «Ұлы Дала» халықаралық гуманитарлық ғылымдар форумында жасалған баяндамалар мен ғылыми мақалалар жинақталып беріліп отыр.

Жинақ ғалымдарға, студенттер мен ізденушілерге, сонымен қатар жалпы көпшілік оқырманға арналған.

ISBN 978-601-7999-15-9 (II)  
ISBN 978-601-7999-13-1 (жалпы)

ӘОЖ 94 (574)  
КБЖ 63.3 (5 Қаз)

©Халықаралық Түркі академиясы, 2019

**СПЕЦИФИКА СОЗДАНИЯ ОБРАЗА КАЗАХСТАНА В  
РЕПОРТАЖЕ НА ПУТЕВУЮ ТЕМАТИКУ В. МЫСЫКА  
«КАЗАХСТАНСКАЯ МАГИСТРАЛЬ» («КАЗАКСТАНСЬКА  
МАГІСТРАЛЯ»)**

Быкова Ольга Николаевна\*

**SPECIFICATION OF THE CREATION OF KAZAKHSTAN  
FORMATION IN REPORT ON THE WAY OF THE CITY BY  
V. MYSYKA «KAZAKHSTAN HIGHWAY»**

**ABSTRACT:**

The article is about the extraordinary interest in the East in the works of Vasyl Mysyk, and in Ukrainian literature and journalism of the 1920-30s in general. In particular, travel report by V. Mysyk «Kazakhstans'ka Magistralia» (Kazakhstan Highway) the writer's impression of landscapes and culture of the peoples of Central Asia, the transformation from industrial land, especially the construction of Turkestan-Siberian railway (Turksib) are being thoroughly analyzed.

**KEY WORDS:** East, travel, report, exotic, regional culture.

1920-30-е годы прошлого века были временем невиданного развития, открытий и надежд в украинской культуре. Недаром этот период вошел в историю под названием «культурный Ренессанс» или «культурная революция». Историк О. Субтельный объясняет причины появления целой плеяды новых талантов последствиями революции, которая «наполнила культурную деятельность ощущением новизны, сознанием освобождения от старого мира и его ограничений. Возникали сложные неотступные вопросы о том, в каком направлении следует развиваться украинской культуре, на какие образцы ей следует ориентироваться и какой быть вообще. Воодушевленные ощущением собственной миссии и растущей аудиторией, писатели, художники и ученые с увлечением погрузились в создание новой культурной вселенной» [Субтельный, 1992: 457]. Наиболее полно свежие настроения нового времени проявились в

---

\* Кандидат наук с социальных коммуникаций, доцент кафедры журналистики и новых медиа Киевского университета имени Бориса Гринченко; [sonce01\\_84@ukr.net](mailto:sonce01_84@ukr.net)

литературе. Атмосфера плюрализма, обусловленная нэпом, в начале 20-х годов открыла молодому поколению писателей и журналистов пространство для творческого поиска.

В 1920-е годы, до введения сталинской диктатуры, заметной была активизация репортажных тенденций в украинской прессе и литературе. Определенная заслуга в этом Василя Блакытного [Здорова, 2004: 173]. А где-то с 1928 года в украинской журналистике становится очень популярным жанр литературного репортажа.

Литературный репортаж вошел в украинские газетно-журнальные и книжные издания в период национально-культурного возрождения, получивший название «коренизация». Бурное развитие культуры, связанное с процессом особого заинтересования неизвестными или малоизвестными уголками Украины и других стран, способствовало распространению этого жанра, который как нельзя лучше помогал читателям живописно, в наиболее ярких деталях и одновременно максимально точно воссоздать конкретную действительность, динамично описать тогдашнюю жизнь.

Познавая себя через свою родную страну, украинские писатели и журналисты нуждались также в путешествиях в другие страны, даже «настоящая значимость Украины становилась понятной через сравнение ее с другими государствами, нациями и культурами, через установление многовековых культурных связей с зарубежьем» [Васьків, 2012: 238].

Восток со своей древней цивилизацией издревле привлекал внимание видных литературных деятелей всего мира, в том числе и украинских писателей и журналистов 1920-30-е годов. Так, в Иране побывал А. Марьямов и как следствие такого путешествия выходит его репортажная книга «Пути под солнцем (10000 километров)» (1929), куда вошел цикл путевых репортажей с Персии «Иран без чадры»; Монголию посетил А. Полторацкий и дал описание своего путешествия летом 1930 г. к Улан-Батору и Гоби в сборниках репортажей «Атака на Гоби» (1930) и «Последние дни бурханов» (1932); в Китае побывал Л. Недоля и описал свое путешествие в сборнике литературных репортажей «Желтые братья. Сквозь Хину» (1930).

Что касается восточных республик Советского Союза, то наиболее часто украинские писатели и журналисты посещали Закавказье и Среднюю Азию. Соответственно, именно об этих двух группах народов и их культуре они публикуют больше всего репортажных сборников. Так, об Алтае вышли книги путевых

репортажей Л. Авраса, В. Иткиса и П. Шматько «Алтын-Тау (Золотые горы): путешествие к далекому Алтаю» (1931), В. Вовка и В. Русакова «В стране Алтын-Тай: путевые очерки» (1932), А. Б – ва «По Казахстанскому Алтаю» (1933); М. Йогансен стал автором сборников «Путешествие в Дагестан» (1933) и «Кос-Чагил на Эмбе» (1936); о Кавказе и Закавказье вышли книги А. Полторацкого и Д. Сотника «Герой нашего времени: репортаж о Закавказье 1929 года», В. Кузьмича «Полет над Кавказом: авиа-экспедиция комсомола» (1929), И. Багмута «Путешествие к Небесным горам: записки туриста о Центральном Тянь-Шане» (1930), М. Бриля «Берег черных колодцев» и многие другие.

Коммунистическая власть в 1920-х гг. поощряла такие поездки журналистов, поскольку понимала, что материалы на путевую тематику есть достаточно эффективным инструментом пропаганды. Журналисты помогали налаживать культурные связи, формировали престиж советской страны, пропагандировали преимущества коммунистического образа жизни.

Одним из таких репортеров-путешественников был Василий Мысык, который побывал в Казахстане в 1930 году с писательской бригадой, в которую входили А. Копыленко, И. Сенченко, Л. Квитко. После этой поездки появился репортаж на путевую тематику «Казахстанская магистраль» (1931).

Индивидуальность рассматриваемого произведения состоит в том, что репортаж дополнен двумя стихами («1442 км ТУРКСИБА» и «Казахстанская магистраль»), принадлежащими перу В. Мысыка, также опубликовано его перепев местной баллады о Аральском море.

До поездки писательской бригады в Среднюю Азию быт далекого Казахстана был почти неизвестен украинскому читателю. Но репортаж В. Мысыка отражает не столько быт, традиции, обычаи казахов, сколько особенности самой поездки литературно-агитационной группы, которая имела «велике бажання побачити гігантську дитину нашої гігантської п'ятирічки – Туркестано-сибірську магістралю» [Мисик, 1931: 9]. Вполне понятен тот факт, что репортаж создавался для украинского читателя с целью ознакомления с переменами в жизни народов Средней Азии, их популяризации и создания положительного имиджа Советского Казахстана. Однако все же не следует игнорировать тот факт, что В. Мысык слишком много внимания уделяет описанию преимуществ социализма, из-за чего возникает впечатление о ангажированности автора, а также о его пропагандистских настроениях.

Автор подробно знакомит читателей с самим строительством и торжественностями по случаю возведения последнего стыка Туркестано-Сибирской магистрали – железной дороги, которая строилась в 1926-1931 годах и соединила Среднюю Азию с Сибирью. В репортаже В. Мысык запечатлел важные и характерные события, которые свидетельствовали о радикальных переменах в жизни народов Средней Азии. В целом репортаж «Казахстанская магистраль» рассказывает о социалистическом переустройстве в этой республике Советского Востока, поднимает важные вопросы экономического строительства, классовой борьбы.

Репортаж «Казахстанская магистраль» не только документальный рассказ о поездке, но повествование, подкрепленное историческими свидетельствами, не чуждое сопоставительного анализа (каким был Казахстан в прошлом и каким становится теперь) и рефлексии автора (ожидания и увиденная реальность). Помимо физического перемещения тела в пространстве, репортаж на путевую тематику предполагает и «метафизическое путешествие, в финале которого происходит если не взросление, то как минимум умудрение автора» [Бондарева, 2012: 165].

Путешествие В. Мысыка в Казахстан на праздничное открытие Турксиба состояло из длинной, многодневной езды в поезде и едва не однодневного пребывания на официальных торжествах. Короткие остановки на станциях («Невеличкий будинок, пара хлівів, заспаний черговий на станції, та ще на запасних путях безкінечний хвіст вантажного поїзда у Туркестан, або з Туркестану – оце все, що ми бачили на станціях» [Мисик, 1931: 14], скучное общение с товарищами в вагоне («Отрута нудьги... охопила всі вагони – і пасажери сонно тинялися по коридорах, перекидаючись нудними зауваженнями...» [Мисик, 1931: 16], однообразные пейзажи за окном вагона («Степова одноманітність стомила нас. Вікна припадали пилом і один тільки вигляд їхній збільшував нашу нудьгу» [Мисик, 1931: 16]) формировали впечатления автора о поездке. Описание поезда, вагонов, железнодорожных станций, заправки паровозов водой, которые в степях Средней Азии ничем не отличаются от таких же железнодорожных атрибутов в любом другом месте СССР. И так продолжается на протяжении всего путешествия – почти графические картины окружающей действительности сопровождаются комментариями автора и историческими справками. Так, в «Казахстанской магистрали» целыми

сторонами розповідається про великого завойователя древнього світу  
Александра Македонського («В Туркестані лишилася пам'ять про  
його дворічне перебування. По сьогодні його ім'я зберегло озеро  
Іскандер-куль коло верхів Фан-Дар'ї, лівого допливу Зеравшана, а  
в Шірабаді ще зовсім недавно мандрівці чули про Іскандерів похід  
на це місто» [Мисик, 1931: 10]), про походи Чингісхана і  
Тамерлана («Тут почав свій великий похід Чингіс-Хан, підвівся  
Тимур, що із звичайного розбійника став володарем світу»  
[Мисик, 1931: 11]), про завоювання полководця Надир-Шаха, після  
якого «Середня Азія не бачила жадного великого завойовника»  
[Мисик, 1931: 12]. В. Мысык детально викладає історію російського  
завоювання Середньої Азії («Ця перемога досталася Росії нелегко...  
Солдати гинули не тільки від ворожих нападів, як від злого  
подиху пустель, від найрізноманітніших хвороб, що ховаються в  
брудних містах Середньої Азії. Під час походу на Ахал-Текінську  
оазу, так само як і під час інших походів, солдати переможної армії  
доходили до того, що пили свою власну сечу – і співали цю  
простячку, вбогу, солдатську пісню: "Треми, слава, трубой, мы  
дрались за Дарьей"...» [Мисик, 1931: 12-13]), закінчуючи  
роздумами про будівництво залізних доріг в регіоні і їх  
ролі в подальшому освоєнні цих земель.

В наступних описаннях автор детально зупиняється на  
розвитку залізничного транспорту в колонізованих  
країнах, на великих досягненнях в цій сфері Британської  
імперії і суттєвому відставанні Російської імперії в справі  
освоєння просторів Середньої Азії: «...цей світовий павук, що  
тільки в двадцятому столітті зріс і заповнив півпланети, кинув у  
колонії і напівколонії мільярди доларів на будівництво залізниць і  
збудував їх в Індії вже понад 55.000, в Африці понад 45.000 і в  
Австралії з Тасманією та Океанією – 35.418 кілометрів» [Мисик,  
1931: 28]; «З якою заздрістю він (*Російський імперіалізм – Б.О.*) мав  
дивитись на Англійську Індію, покреслену могутніми залізницями  
протяглістю за наших часів на 57.600 кілометрів, маючи на 1 січня  
1914 року на всю Азіатську Росію разом із Східнокитайською  
залізницею всього 17.390 кілометрів» [Мисик, 1931: 32].  
Історическі факти, роблять матеріал більш правдивим,  
розширюють кругозір читачів, збагачують їх уявлення.

В. Мысык постійно підкреслює відмінності радянської  
політики в відношенні Середньої Азії порівняно з  
захоплюючою діяльністю цих імперій, які  
розглядали колонії тільки як джерело сировини, яку треба  
вивезти в центр. Радянська політика, по думці автора, якби не

такая. В. Мысык описывает чрезвычайные богатства Казахстана (продукты скотоводства, рыба, хлеб, хлопок, цветные металлы, медь, уголь), надеясь, что в скором будущем железная дорога даст возможность их освоить, поскольку «Туркестано-сибирская магистраль – перша на нашій планеті залізниця, збудована для визволення і піднесення відсталого народу. Перша соціалістична магистраль в світі» [Мисик, 1931: 60].

Часто в репортажах на путевую тематику описывается пейзаж – картины природы, реальная местность, в которой находится журналист. В репортаже «Казахстанская магистраль» В. Мысык уделяет много внимания описанию казахских пейзажей. В тексте пейзаж субъективируется, то есть возникает таким, каким его увидел автор: «Голе безлюддя лежало навкруги. На північ спадисто спускалась безкінечна рівнина – а на півдні срібніли незрівняні тянь-шанські хребти. Сніговий гребінь висів у прозорому повітрі, як здавалося, зовсім близько од колії, а справді до нього було біля ста тридцяти кілометрів. Сніговий гребінь сяяв тисячами верхівель, проваль, льодовців, і все частіше й частіше попід колією траплялися холодні, кипучі, свіжі потічки...» [Мисик, 1931: 43-44].

Картины природы в репортаже на путевую тематику способствуют раскрытию ситуации, служат фоном, на котором разворачиваются события, указывающие на место и время, создают локальный колорит, то настроение, те чувства, которые вызывает природа в героя, подчеркивают идею произведения. Текст, в котором через субъективное восприятие автора-персонажа показаны те или иные географические природные ландшафты обладают особой притягательностью для читателя. Пейзажи в репортаже «Казахстанская магистраль» всегда лаконичны и вместе с тем эмоциональные. Это обусловлено прежде всего тем, что быстрое, динамичное развитие событий, ритм повествования не требует детализации в описании картин природы.

Казахский ландшафт заставляет В. Мысыка возвращаться к мыслям о собственной родине. Репортер не только находит порой поразительное сходство местного пейзажа с украинским, но и выстраивает совершенно неожиданный ассоциативный ряд. О подобном субъективном восприятии писал французский философ Г. Башляр, называя простор «философской категорией»: «Греза – это состояние, полностью сформировавшееся с первого мгновения. Она уходит от близкого предмета и сразу же оказывается далеко, в другом месте, в пространстве нездешнем»



[Башляр, 2004: 161]. В казахских степях, в окружении нетронутой и величественной природы, В. Мысык с ностальгией вспоминает Украину: «Густа зелень облягала білі хати й просторі вулиці, затуманені знайомим димом, і в тій зелені, і на дахах і по городах і на всьому зеленому пейзажі спочивала якась полтавська лагідність, лежала на суцільній ріллі і на схилах рудих ярів і на дико далекому обрію» [Мисик, 1931: 37].

В. Мысык вспоминает и о выходах из Украины в Казахстане. Понятно, что любое упоминание о бывших земляках не могло не интересоваться украинского читателя, поэтому каждая встреча с украинским «следом» тщательно фиксируется автором. Оказывается, украинцев в этой восточной республике немало. Это и работники железной дороги, одетые в кожухи и говорящие на полтавском диалекте («товариш мій, набрівши на гроно знайомих кожухів і свит, явно вкраїнського походження, розчулено почав з ними розмовляти і ці туркестанські дядьки несподівано заговорили до нього рідною полтавською говіркою» [Мисик, 1931: 34], и продавец из станции Лиман на Донбассе, который работает в лавке Туркестано-Сибирской кооперации, и начальник управления строительства Турксиба – Шатов, родом из левобережной Украины, инженер, бывший командир дивизии, и бабушка из Черкасс, «восьмидесятилітня руїна, зігнута і зморшкувата, худа і обідрана, виносить із своєї землянки якийсь нужденний горщик, – напевне готуючи обід стомленим грабарям» [Мисик, 1931: 55], и женщины-повара, которые готовят обед в походных кухнях, и черкаские грабари, которые строили железную дорогу в пустыне почти при полном отсутствии землеройной техники («Основну земляну роботу виконав проте довговічний грабар із своїм працьовитим коником. ...Пісок сиплеться на голови цим черкаським грабарям, пісок попадає у вуста разом з їжею, разом з водою – й безкінечно хрущить на зубах. Але й до нього звикли наші черкаські грабарі» [Мисик, 1931: 55].

Достаточно распространенными в репортаже на путевую тематику есть и короткие портретные изображения человека – внешний вид, одежда, черты лица: «Бермант – керсправ Турксибу – маленький, худий, чорний, з волохатим лицем осетинця, – метушився в густому натовпі в своїй кавказькій папасі й гумовому плащі» [Мисик, 1931: 63]; «Незабаром дійшов і сам Бірюлькін, високий, худий, з суворим виразом обличчя, московський робітник. В його глибоко посаджених очах затаївся лукавий вогник» [Мисик, 1931: 48].

Портретные и пейзажные зарисовки в репортаже «Казахстанская магистраль» помогают журналисту стать глазами своей аудитории – читатели мысленно переносятся в города и села, которыми путешествовал репортер, видят события такими, какими видел их автор материала.

Репортаж на путевую тематику всегда пишется «по горячим следам»: журналист записывает свои впечатления от путешествия, от всего, что он увидел и услышал. Именно здесь предстает перед журналистом главная проблема – поскольку впечатлений от путешествия обычно бывает очень много, журналисту нужно отобрать только самое важное и самое интересное. Читатель всегда будет интересно узнать о традициях и обычаях других народов мира, об их образе жизни, религиозных предпочтениях и социально-политическом строе. Именно поэтому такие элементы особенно характерны для репортажей на путевую тематику. Однако В. Мысыка ни уклад жизни казахов, ни их традиции и обычаи почти не интересуют. Более того, он даже посмеивается над иностранцами, которые толпами бегают в поисках аутентичности: «Всі мали вже повертатися до поїзда, коли хтось невідомий пустив чутку, що нібито десь недалеко стоїть справжня казакська юрта. І от юрба англійських, американських, французьких і інших кореспондентів негайно вирушила в похід на несподівану юрту – і справді знайшли її недалеко від вокзалу. Молодий казак, господар юрти спав і йому напевне снилося щось дуже далеке й хороше, бо, прокинувшись і побачивши в себе повну юрту непроханих гостей, він довго сидів на своїм килимку й кліпав очима» [Мисик, 1931: 35].

Описывая местную жизнь кочевников, В. Мысык пытается создать исключительно негативное впечатление от многовековых обычаев и быта казахов – люди необразованные («дики кочевники» [Мисик, 1931: 46]), живут в ужасной бедности в грязных юртах («Далеко в степу сіріли одинокі юрти. Одна юрта стояла коло колії – убога й дірява – і в ній один-одним жив малий казакських хлопець... Хлопчик сидів на порозі юрти смутний і обідраний, розмовляючи із своїм неспокійним козеням і заспокоюючи його своєю ласкавою рукою. З темних нетрів ти виходиш, казакський пролетаріате!» [Мисик, 1931: 46-47]), их скот грязный и неухоженный («Вони (*верблюди* – О.Б.) були кошлаті й брудні, шерсть звисала з їхніх ший, а в сонних очах їх ясно почувалася довга, незбутня, звіряча тоска. Кожному з них можна було дати не менше як по тисячі років, кожний з них ніби був свого часу в безкінечних караванах середнєазійських завойовників. Древній

вигляд верблюдів згущав тоскную атмосферу гарячого рибальського селища» [Мисик, 1931: 20].). Автор не увидел в «прошлой» жизни казахов ничего интересного и заслуживающего внимания.

Зато много внимания В. Мысык уделяет популяризации достижений советских преобразований в Казахстане – строительство магистрали, заводов и фабрик, создание местного пролетариата, коллективизация кочевников и превращение их в оседлых земледельцев. Строительство железной дороги в репортаже «Казахстанская магистраль» неразрывно связано со строительством новой жизни: «Вже спокійне зелене Місто Яблук, Алма-Ата, що десятки років мирно спало під сніговими хребтами Заїлійського Алатау – край звичайного поштового тракту, зворушилося – й автомобілі, трактори, літаки заразили його трясцю...» [Мисик, 1931: 49].

Рождение железной дороги связано с индустриализацией, новостройками, новыми трудовыми свершениями, поэтому репортаж «Казахстанская магистраль» насыщен пропагандистским содержанием в изображении тогдашней реальности, поэтизацией социальной жизни, пафосностью и прославлением «великанов индустрии»: «І в чорних од сонця, виснажених од малярії й дизентерії обличчях робітників, і в звичайний вантажних вагонах з фантастичними, кінематографічними написами, короткими як блискавка, – Омськ, Владивосток, Сталіне, Брянськ, Астрахань, Маріупіль, Пенза, Ромодан, Вологда – і в нескладному мандрівному господарстві цих робітників і в закурених постатях інженерів – у всьому почувався єдиний робочий ритм, єдина воля, єдина стихія. Єдина воля і стихія, що тримає в залізному єднанні весь Союз, що одягає його в залізо й камінь, що примушує працювати на себе Дніпро, Волхов, Куру, Зангу, Зеравшан. Єдина воля, що керує цим надзвичайним походом у соціалізм» [Мисик, 1931: 58]. Публицистичність, риторика, четкое идеологическое направление, языковые клише являются отражением основных тенденций развития журналистики и литературы эпохи соцреализма.

Теория создания казахского пролетариата и мощной индустрии в Средней Азии не находит каких-то активных проявлений и увлечения среди местного населения на практике (об этом свидетельствует упоминание автора о том, что среди работников железной дороги мало казахов, а много украинцев, русских, белорусов), но В. Мысык верит, что это временно, и хотя сейчас современность не слишком привлекательна для казахов, в недалеком светлом будущем «в первісному Казакстані нові кадри

пролетаріату змусять диких кочівників осідати на землю, йти в робітничі селища, з чорної юрти, закинутої в безвість, перебиратись у залізничні депа, на паровози й заводи» [Мисик, 1931: 46].

Итак, казахская повседневность воспринимается автором амбивалентно: с одной стороны, вялый и консервативно-размеренный уклад жизни, с другой же – социалистические изменения, начало индустриализации, разрушение кочевого образа жизни: «Так, казаки ще й досі в масі своїй живуть як справжні жуки, в неймовірно вбогих і брудних хатах і юртах і тільки будівництво транс-казакстанської залізниці спричинилося до справжнього зрушення в тисячелітньому їхньому побуті. І вже поряд з брудними, в шкури одягнутими кочівниками в робітничих селищах Турксибу можна побачити чисто, по-європейському вдягнутих і письменних казаків і казачок. Це представники нового казакського пролетаріату, пролетаріату викованого у великій кузні Турксибу» [Мисик, 1931: 44-45].

Репортаж «Казахстанская магистраль» В. Мысыка – не просто документ минувшего периода о Казахстане, но и, несмотря на агитационно-пропагандистский характер, произведение, во многом созвучное нынешним свершениям, способствует укреплению дружбы украинского и казахского народов и развитию национальных культур.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Субтельний О. Україна: Історія. Київ, 1992.
- Здоровега В. Теорія і методика журналістської творчості. Львів, 2004.
- Васьків М. Українські мандрівні нариси 1920-30-х рр. і «Лексикон інтимних міст» Ю. Андруховича // «Гуманітарна освіта в технічних вищих навчальних закладах: збірник наукових праць», Київ, 2012, Вип. 24-25.
- Мисик В. Казакстанська магістралія. Харків, 1931.
- Бондарева А. Литература скитаний // Октябрь, Москва, 2012, №7.
- Башляр Г. Избранное: Поэтика пространства. Москва, 2004.